

**කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - 2019**

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් මාස 06ක කාලපරිච්ඡේදය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ද ඇතුළුව ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව අතර 2019 අගෝස්තු 20 දින එළඹි අංක 3806 එස් ආර් අයි (එස් එල්) දරන ණය ගිවිසුමේ iv ව්‍යවස්ථාවේ 4.02(අ) වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

**1.2 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, අරමුණු, අරමුදල් යෙදවීම හා ව්‍යාපෘති කාලය**

ව්‍යාපෘතියට අදාළ ණය ගිවිසුම අනුව, ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන්නේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වන අතර ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනය වන්නේ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වේ. මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු අතර දුම්රිය සේවයේ කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය කිරීම, තිරසාර බව සහ පහත සඳහන් නිමැයුම් වලින් සමන්විතවන දුම්රිය පද්ධතියේ ආරක්ෂිත බව වර්ධනය කිරීමයි.

- i. මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය
- ii. නඩත්තු ධාරිතාවය ශක්තිමත් කිරීම
- iii. දුම්රිය සේවයේ ආරක්ෂාව වර්ධනය කිරීම
- iv. තාක්ෂණික පුහුණු කිරීමේ ආයතනය වැඩිදියුණු කිරීම හා ඉදිරි දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සුදානම ශක්තිමත් කිරීම

ණය ගිවිසුම අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය ඇ.ඩො.මිලියන 192 හෙවත් රු.මිලියන 33,878.40 කට සමාන වටිනාකමක් වන අතර මෙම ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයෙන් ඇ.ඩො. මිලියන 160 හෙවත් රු.මිලියන 28,232 ක මුදලක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් මූල්‍යනය කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. ඉතිරි ශේෂය වූ ඇ.ඩො.මිලියන 32ක් හෙවත් රු. මිලියන 5,646.40කට සමාන වූ මුදල ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් මූල්‍යනය කර ඇත. ව්‍යාපෘතියේ වැඩ කටයුතු 2019 සැප්තැම්බර් 06 දින ආරම්භ වූ අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට නිම කිරීමට නියමිතය.

**1.3 තත්ත්වගණනය කළ මතය**

මාගේ වාර්තාවේ 2.1 වගුවේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

**1.4 මතය සඳහා පදනම**

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිතීන් යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

**1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාර්ශවයන්ගේ වගකීම**

---

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී, ව්‍යාපෘතිය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙනයාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරිත්වය ව්‍යාපෘතිය ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැතිවිටදී මෙහෙයුම් නැවත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩව පැවත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා ව්‍යාපෘතියේ අඛණ්ඩ පැවත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීමද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය අධීක්ෂණය කිරීම සම්බන්ධ වගකීම, පාලනය හා සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

ව්‍යාපෘතියේ වාර්ෂික සහ කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා ව්‍යාපෘතිය මගින් පවත්වාගෙන යා යුතුය.

**1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම**

---

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් අනාවරණය කර ගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් ඇතිවිය හැකි අතර, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ. මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය කරන ලදී.

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් හඳුනා ගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලැසුම් කිරීමෙන් වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නා වූ අවදානම් මහඟරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. වරදක් නිසා සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවක් හේතුවෙන් සිදු කරන ලද ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් හඳුනා නොගැනීම මගින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන අතර දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛණ සැකසීම, වෙනනාන්විත මහඟරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතු වේ.
- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලැසුම් කිරීම පිණිස ව්‍යාපෘතියේ අභ්‍යන්තර පාලනය සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද නමුත්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි.

- කළමනාකරනය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය සහ යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල හා සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම්වල සාධාරණත්වය ඇගයීම.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගණුදෙණු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.

මාගේ විගණනය තුලදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව පාලනය කරනු ලබන පාර්ශවයන් දැනුවත් කරන ලදී.

**2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම**

**2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු**

<u>ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු</u>	<u>බලපෑම</u>	<u>කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම</u>	<u>විගණකගේ නිර්දේශ</u>
සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ මෙම ව්‍යාපෘතියේ අතීතයට බලපාන පරිදි ලැබී ඇති ශ්‍රී ලංකා ජනරජයේ අරමුදල් රුපියල් මිලියන 8.36 ක් භාණ්ඩාගාරයේ අනුමැතිය ලබා නොගෙන කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය නමින් හැඳින්වෙන අනෙක් ව්‍යාපෘතියට මාරු කර යවා ඇත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන ශ්‍රී ලංකා රජයේ දායකත්වය රු. මිලියන 8.36 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.	මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අඩුවෙන් දැක්වීම	ව්‍යාපෘති කාර්යාලයේ ගිණුම් විධිමත් කිරීම සහ අංක 7002 දරණ අග්‍රිම ගිණුම යටතේ නිකුත් කරන ලද අරමුදල් ගිණුම්ගත කිරීම සඳහා බැංකු ගිණුම් දෙකක් විවෘත කර ඇති අතර ශ්‍රී ලංකා ජනරජය සතු අරමුදල් හැසිරවීම සඳහා ව්‍යාපෘති දෙකක් සඳහා මුදල් පොත් දෙකක් පවත්වාගෙන යනු ලැබේ. 2019 වර්ෂය අවසානයේ ඉතිරි මුදල රු.මිලියන 8.36 ක් REIP යටතේ ඇති ගිණුමෙන් CSRP යටතේ ඇති ගිණුමට නිවැරදිව මාරු කර ඇත.	ව්‍යාපෘති අරමුදල් අධිකාරීත්වයකින් තොරව පැවරීම නිවැරදි කිරීමට පියවර ගත යුතුය.

**2.2 රීති හා රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම**

<u>රීති හා රෙගුලාසි වෙත යොමුව</u>	<u>අනුකූල නොවීම</u>	<u>බලපෑම</u>	<u>කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම</u>	<u>විගණකගේ නිර්දේශ</u>
2018 මැයි 16 දිනැති කැබිනට් තීරණය	කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ (CSREIP) උප ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 2018 මැයි 16 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතියට අනුව අතීතයට	අනවසර වියදම්	සියළුම ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාකාරකම් සහ සංවර්ධනය සඳහා ලංසු කැඳවීම 2015.05.09 දිනැති	කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය

අදාලවන පරිදි ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ. කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය මඟින් සියලු මූලික ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ලංසු කැඳවනු ලැබේ. කෙසේ වෙතත්, කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩලයේ වැටුප් සඳහා අතීතයට බලපාන පරිදි මූල්‍යකරණය කරන ලද ණය මුදලින් ගෙවා ඇති නමුත් එමගින් කිසිදු මුදලක් ගෙවීමට හෝ ප්‍රතිපූරණය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලයට කිසිදු අනුමැතියක් ලබා දී නොතිබුණි. කෙසේ වෙතත්, කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩලයේ වැටුප් සඳහා අතීතයට බලපාන පරිදි මූල්‍යකරණය යටතේ වූ මූල්‍යයන් මඟින් කිසිදු මුදලක් ගෙවීමට හෝ ප්‍රතිපූරණය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලයට කිසිදු අනුමැතියක් ලබා දී නොතිබුණු නමුත්, දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ වියදම් සඳහා වෙන් කර ඇති ව්‍යාපෘති අරමුදලින් 2019 සැප්තැම්බර් සිට 2019 දෙසැම්බර් දක්වා කාලය තුළ ව්‍යාපෘතිය සඳහා රුපියල් 25, 417,796 ක වැටුප් හා දීමනා වශයෙන් කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘති කටයුතු සඳහා බඳවා ගත් 37 ක්වූ කාර්යමණ්ඩලය වෙත ගෙවා තිබුණි.

කැබිනට් අනුමැතිය ඇතිව CSRP නමින් වූ ව්‍යාපෘතිය මඟින් 2018 මැයි මස 09 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය මඟින් පසු ණය ගිවිසුම අත්සන් කරන ලද අතර ඒ සඳහා අරමුදල් REIP යටතේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය හා සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වූ මූල්‍ය සංචිත 12 යටතේ ලබා ගත හැකි බව.

මණ්ඩලයේ වැටුප් සඳහා අතීතයට බලපාන පරිදි කරන ලද මූල්‍යකරණය යටතේ ඇති ණය මුදලින් යම් මුදලක් ගෙවීමට හෝ ප්‍රතිපූරණය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගත යුතුය.

**3. භෞතික කාර්ය සාධනය**

**3.1 ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම්වල භෞතික ප්‍රගතිය**

දුම්රිය ජාලයේ කාර්යක්ෂමතාව, තිරසාරභාවය සහ ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන්නේ පහත සඳහන් ප්‍රතිදානයන්ගෙන් ය.

- (අ) මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම.
- (ආ) නඩත්තු ධාරිතාව ශක්තිමත් කිරීම.
- (ඇ) දුම්රිය සේවයේ ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කිරීම.
- (ඈ) තාක්ෂණික පුහුණු මධ්‍යස්ථානය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ධාරිතාව සහ අනාගත දුම්රිය ව්‍යාපෘතිවල සුදානම ශක්තිමත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2019 අගෝස්තු 20 දින අත්සන් කරන ලද ණය ගිවිසුමට අනුව ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 192 ක් වන අතර එය රු. මිලියන 33,878.40 කි. විගණනයට ලද තොරතුරුවලට අනුව අපේක්ෂිත භෞතික කාර්යසාධනය

ආයෝජන පිරිවැය, පුනරාවර්තන පිරිවැය, අවිනිශ්චිතතාවයන් සහ මූල්‍ය ගාස්තු වලින් 5% ක් විය යුතුය. කෙසේ වෙතත් මෙහි කාර්ය සාධනය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට සියයට 3ක් පමණි.

3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

විගණන නිරීක්ෂණ	බලපෑම්	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශ
<p>(අ) පානදුර-වේයන්ගොඩ සම්බන්ධ මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේ අවසන් වාර්තාව එහිස් ජාත්‍යන්තර / සම්පත් සංවර්ධන උපදේශක (පුද්ගලික) සමාගම විසින් සකස් කර ඇති අතර එය 2018 පෙබරවාරි 08 වන දින කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියට ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ශක්‍යතා අවසාන වාර්තාවේ 14.2.1 පරිච්ඡේදයේ 14.1 වන ඇමුණුම අනුව මරදාන ‘ලොකෝ’ හන්දිය වැඩිදියුණු කිරීම, දුරකථන සන්නිවේදනය, ප්‍රවේශපත්‍ර සහ ගාස්තු එකතු කිරීම සහ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථාන ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම සඳහා පමණක් ප්‍රමුඛතාවය ලබා දිය යුතුව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයට පටහැනිව, ව්‍යාපෘතියේ නව ක්‍රියාකාරකම් 13 ක් සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 89.15 ක මුදලක් දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘති සංරචකය සඳහා වෙන් කර නොතිබියදී එය 2019 අගෝස්තු 20 වන දින අලුතින් ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.</p>	<p>දුර්වල ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම</p>	<p>සංවර්ධන අරමුණින් යුතුව සිදුකරනු ලැබූ පූර්ව ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව සංවර්ධන කාර්යයන් වෙනුවෙන් මැදිහත්වී සංවර්ධනය සිදු කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදීමක් නොවේ. කැබිනට් සංදේශය මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන සියලු සංවර්ධන වැඩසටහන් සවිස්තරාත්මකව හා සීමාමායිම් පදනම්වූ ආකාරයෙන් REIP ව්‍යාපෘතිය මගින් පැහැදිලි කරයි.</p>	<p>ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව මත පදනම්ව, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු වේ ප්‍රමුඛතා අවශ්‍යතාවය සහ මූල්‍ය ගිවිසුම විශේෂිත දැනුමක් ඇති නිලධාරීන් විසින් සමාලෝචනය කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) මුදල් හා ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යවරයා විසින් කරන ලද නිරීක්ෂණ මත පදනම්ව, 2018 මැයි 16 දිනැති කැබිනට් සංදේශයේ පහත සඳහන් යෝජනා සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.</p> <p>i. දුම්රිය ටිකට්පත් සහ ආසන වෙන්කිරීමේ පද්ධතිය (RTRS) සහ දුම්රිය ගුවන් විදුලි විදුලි සංදේශ පද්ධතිය (RRTS)</p> <p>ii. මාලිගාවත්තේ පාසල් මංකීරු පාලම ඉදිකිරීම.</p>	<p>දුර්වල ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය</p>	<p>SLR, MOT සහ ERD යන ආයතන සමඟ ADB දුන මණ්ඩල රැස්වීමේදී REIP ව්‍යාපෘතියේ හි ඇතුළත් කළ යුතු සංවර්ධන මැදිහත්වීම් ලැයිස්තුව තවදුරටත් සාකච්ඡා කර ඇත.</p> <p>ඊට අමතරව REIP ව්‍යාපෘතිය යටතේ වන අයිතම ලැයිස්තුව ADB සහ ශ්‍රී ලංකා රජය අතර අත්සන් කරන ලද</p>	<p>වැඩ යෝජනා සඳහා මුදල් වෙන් කිරීම සඳහා කැබිනට් තීරණය සලකා බැලිය යුතුය.</p>

ගිවිසුමට ඇතුළත් වේ.

iii. කොළඹ දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථානය සහ දුම්රිය මෙහෙයුම් මූලස්ථානය මරදානෙහි ඉදිකිරීම.

iv. ශ්‍රී ලංකා ජර්මානු දුම්රිය කාර්මික පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ සංවර්ධනයන් සිදු කිරීම.

v. දුම්රිය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල බලපෑමට ලක්වූ පවුල් නැවත පදිංචි කරවීම සඳහා දුම්රිය ඉඩම්වල දුම්රිය මාර්ග ඔස්සේ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මූල්‍යය යටතේ කුඩා පරිමාණයේ නිවාස යෝජනා ක්‍රම ඉදිකිරීම.

කෙසේ වෙතත්, මෙම යෝජනා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව හා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ එකඟතාවයමත වූ ඇ.ඩො මිලියන 62.79ක වියදමෙන් යෝජිත වෙනත් උපයෝජන 13ට පටහැනිවූ ඒවා බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) යුරෝ 1,385,208 ක් හෙවත් ඇමරිකානු ඩොලර් 2,642,014ක් වන රු.194,127,000 වටිනාකම සහිතව විදේශ උපදේශන සමාගම සමඟ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් කිරීම සහ මහනුවර තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියේ සවිස්තරාත්මක සැලසුමක් සකස් කිරීම සඳහා ඉතිරිව ඇති යෝජනා 13ක් වෙනුවෙන් උපදේශන ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණි. 2018 මැයි 16 දින ලබා දුන් කැබිනට් තීරණයට හා පූර්ව ශක්‍යතා වාර්තාවට පටහැනිව සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ පූර්ව අත්තිකාරම් වශයෙන් රු.27,919,897 ක් ගෙවා ඇත.

දුර්වල කොන්ත්‍රාත් ක්‍රියාත්මක කිරීම

මහනුවර තදාසන්න දුම්රිය සංවර්ධනය මහනුවර නගරයේ රථවාහන තදබදය අඩු කිරීමෙන් සහ මහනුවර දුම්රිය මගීන්ගේ කොටස වැඩි කිරීමෙන් ජාතික ආර්ථිකයට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් ලබා දෙනු ඇත.

සමස්ත යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී කැබිනට් තීරණය සලකා බැලිය යුතුය.

(ඇ) ප්‍රවේශපත්‍ර මිලදී ගැනීම සහ ප්‍රවේශ පත්‍ර ආනයනය කිරීමේ පිරිවැය ඉතිරි කිරීම සඳහා තදබදය ඇතිවන වෙලාවන්හිදී ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථානවල දිගු පෝලිම් අඩු කිරීමේ අරමුණින් ප්‍රවේශ පත්‍ර ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා මිලියන 4,502 ක් වෙන් කර ඇත.

දුර්වල ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම

පසුගිය වසර 05 තුළ මගීන්ගේ ප්‍රායෝගික වාර්ෂික වර්ධනය ගණනය කිරීමේ NDP පත්‍රිකාව සලකා බැලිය. මෙහිදී ADB හි REIP පිළිබඳ ආර්ථික විශ්ලේෂණය මගින් වාර්ෂිකව 5.5% ක ප්‍රායෝගික වර්ධනයක් සලකා බැලිය.

ටිකට්පත් ක්‍රමයට පෙර දුම්රිය මාර්ග විද්‍යුත්කරණය සඳහා පදනම සම්පූර්ණ කළ යුතුය.

කෙසේ වෙතත්, දුම්රිය මාර්ග

විද්‍යාත්කරණය සඳහා අධිකාරිය දැමීමෙන් තොරව දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීම කළ නොහැකි බව විගණනයේදී බැහැර කළ නොහැකිය.

එසේ වුවද මෙම විශ්ලේෂණයන් දෙකම සංවර්ධනයෙන් පසු (විද්‍යාත්කරණයෙන් පසු) මගීන්ගේ වර්ධනය පිළිබඳ සලකා බැලීමක් සිදුකර නැත.

(ඉ) ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදු කර ඇති සමාජ-ආර්ථික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයට අනුව දුම්රිය ප්‍රමාද කාලය අඩු කිරීම හේතුවෙන් ගමන් කාලය ඉතිරි කර ගැනීම සැලකිල්ලට ගනු ලැබේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ආර්ථිකමය වශයෙන් වාසිදායක වන 10% ක වට්ටමක් යටතේ ආයෝජන සඳහා රුපියල් මිලියන 7, 770 ක ශුද්ධ ප්‍රතිලාභයක් මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ලැබෙන බව අපේක්ෂා කර ඇත. තවද, ආර්ථික අභ්‍යන්තර ප්‍රතිලාභ අනුපාතය (18.8%) ප්‍රාග්ධනයේ ආර්ථික අවස්ථා පිරිවැය (10%) ඉක්මවා යාමක් අපේක්ෂා කර ඇත. සංවේදීතා විශ්ලේෂණයෙන් පෙන්වුම් කරන්නේ දුම්රිය ප්‍රමාදය අඩු කිරීමෙන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභවලට ආර්ථික ශක්‍යතාව ඉතා සංවේදී බවයි. ප්‍රමාද කාලය 10% සිට 6.2% දක්වා අඩු වුවහොත් ව්‍යාපෘතිය ආර්ථික වශයෙන් ශක්‍ය නොවනු ඇත. කෙසේ වෙතත්, දුම්රිය ප්‍රමාද වීමට ප්‍රධාන හේතුව ප්‍රමාණවත් බැලස්ට් නොමැති වීම, මාර්ගයේ සිල්පර හා රේල්පිලි ප්‍රමාණවත්ව නොතිබීම නිසා වේග සීමා පැනවීම විය.

දුර්වල ව්‍යාපෘති පුරෝකථනය

සමාජ ආර්ථික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයක් සැකසීමේදී NDP විසින් සලකා බලන සියලු සාධක NDP ගණනය කිරීමේ පත්‍රිකාවෙන් නොපෙනේ. තවද, දුම්රිය ප්‍රමාද වීමට ප්‍රධාන හේතුව මාර්ගය සහ කර්මාන්ත අංශයේ ක්‍රියාකාරකම්වල අඩුපාඩු පමණක් නොවේ.

දේශීය වශයෙන් මෙම ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන්ගේ සහාය ඇතිව සමාජ-ආර්ථික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණය සහ ආර්ථික ශක්‍යතාව නැවත සලකා බලන්න.

(ඊ) ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය විසින් සිදුකරන ලද ගැටළු විශ්ලේෂණයට අනුව, දිනකට දුම්රිය 350 ක් පමණ ධාවනය කරයි (වසරකට 128,700 ක් පමණ) සහ පවතින සංඛ්‍යාලේඛනවලට අනුව, දුම්රිය වලින් 62% ක් පමණ නියමිත වේලාවෙන් මිනිත්තු 10 ක් තුළ ධාවනය වේ. දුම්රිය 30% ක් පමණ දිනපතා නියමිත වේලාවට මිනිත්තු 11 කට වඩා ප්‍රමාද වන අතර 8%

දුර්වල ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම

දුම්රිය ප්‍රමාදයන් පිළිබඳ පැහැදිලි අදහසක් ලබා ගැනීම සඳහා, එක් එක් ප්‍රමාද කාණ්ඩය යටතේ මිනිත්තු කිහිපයකින් සිදුවන ප්‍රමාදයන් සලකා බැලිය යුතුය. විශ්ලේෂණයෙන් දැක්වෙන්නේ දුම්රිය ගණන හෝ සිදුවීම් ගණන මිස ප්‍රමාද

දේශීය වශයෙන් ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන්ගේ සහාය ඇතිව සමාජ-ආර්ථික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණය සහ ආර්ථික

ක් පමණ පැයකට වඩා ප්‍රමාද වේ. දුම්රිය රියදුරන් සහ දුම්රිය පාලකය අතර ඇති සන්නිවේදන ගැටළු මේ ආකාරයේ ප්‍රමාදයන්ට එක් හේතුවක් වන අතර එය නොසැලකිලිමත් කාරණයක් ලෙස නිරීක්ෂණය කළ හැක. ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය විශ්ලේෂණයට අනුව, දුම්රිය මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව සහ ආරක්ෂාව සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා දිවයින පුරා ව්‍යාප්ත වූ ගුවන් විදුලි විදුලි සංදේශ පද්ධතිය (IRTS) ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වෙන් කර ඇති මුදල රුපියල් මිලියන 3,632 කි. කෙසේ වෙතත්, මෙහෙයුම් සමාලෝචන රැස්වීම්වල වාර්තා මගින් ප්‍රමාද වීමට හේතු හඳුනාගෙන නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. එබැවින් ව්‍යාපෘතිය වාසිදායක වූ ව්‍යාපෘතියක් ලෙස සැලකීමට නොහැකි විය.

වූ මිනිත්තු ගණන නොවේ. එය මිනිත්තු ප්‍රමාද වීම් වලින් ප්‍රකාශ කරයිනම් ප්‍රතිඵලය වෙනස් බව සලකනු ලැබේ. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ නිසි සන්නිවේදන පද්ධතියක් නොමැත. සියලු වර්ගවල ප්‍රමාදයන් අතර සන්නිවේදන අසමත්වීම් හේතුවෙන් වන ප්‍රමාදයන් නොපෙන්වීමට මෙය හේතුවක් විය හැකිය.

ශක්‍යතාව නැවත සලකා බලන්න.

(උ) සන්නිවේදන පද්ධතිය මඟින් උපයෝගී කර නොගන්නා සංඛ්‍යාත කට්ටල 30 ක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතී. දුම්රිය සේවයේ සන්නිවේදනය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධානියා දුන් පැහැදිලි කිරීම අනුව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය මඟින් ලබා ගත හැකි සංඛ්‍යාත කට්ටල 30 භාවිතා කරමින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියනයක වියදමින් නව ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක කළ හැකිය. කෙසේ වෙතත්, දළ වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 6.5 ක අතිරේක පිරිවැය සැලකිල්ලට නොගෙන ඩයලොග් ආයතනය සමඟ නව යෝජිත සන්නිවේදන පද්ධතිය ආරම්භ කරන බව නිරීක්ෂණය විය.

දුර්වල ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය මඟින් උතුරු මාර්ගය සඳහා පමණක් සංඛ්‍යාත කට්ටල 14 ක් භාවිතා කරයි. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ වර්තමාන අවශ්‍යතාව මෙය වේ. දිවයින පුරා ක්‍රියාත්මක වන නව දුම්රිය විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ සංඛ්‍යාත කිසිදු ගෙවීමකින් තොරය.

පවත්නා සන්නිවේදන පද්ධතිය පිළිබඳව ගැඹුරින් අවධානය යොමු කිරීම හා මෙවැනි ව්‍යාපෘතීන් ආරම්භ කිරීමට පෙර ඒවායේ මෙහෙයුම් තත්ත්වය පිළිබඳ සලකා බැලීමෙන් අනාගත ප්‍රතිලාභ වැඩිකර ගැනීමට කටයුතු කිරීම.



3.3 බාහිර ක්‍රියාකාරකම්

<u>විගණන නිරීක්ෂණය</u>	<u>බලපෑම</u>	<u>කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම</u>	<u>විගණකගේ නිර්දේශය</u>
<p>පුහුණුවීමේ ක්‍රියාකාරකම් මෙම ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථයට අයත් නොවන නමුත් ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් සඳහා පුහුණු පාඨමාලා හැදෑරීම සඳහා විශ්වවිද්‍යාල හා පෞද්ගලික ආයතනයකට රු.310,000 ක් ගෙවා ඇත. තවද, එය අතීත පදනමින් කෙරෙන මෙම මූල්‍යකරණය යටතේ දැරීමට නුසුදුසු වියදමක් ලෙස සලකනු ලැබීය.</p>	<p>ව්‍යාපෘති ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරකම් හැරුණු විට ව්‍යාපෘති අරමුදල් වියදම් කරනු ලැබේ.</p>	<p>ව්‍යාපෘති ආශ්‍රිත පුහුණු වැඩසටහන් වෙනුවෙන් දරනු ලබන සියලුම පුහුණු වියදම් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ මෙහෙයුම් පිරිවැය සමඟ ඇතුළත් කර ඇති බව දැනුම් දෙනු ලැබේ. ඉහත සඳහන් සියලු පුහුණු පිරිවැය සුදුසුකම් ලත් පිරිවැය අංගයක් ලෙස ADB විසින් පිළිගැනීමෙන් මෙය තවදුරටත් සනාථ වේ.</p>	<p>මූල්‍ය පාලනයන් ශක්තිමත් කළ යුතුය.</p>

3.4 මතභේදාත්මක ස්වභාවයේ කරුණු

<u>විගණන නිරීක්ෂණ</u>	<u>බලපෑම</u>	<u>කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම</u>	<u>විගණකගේ නිර්දේශය</u>
<p>ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතේ සි වගුවේ 4 වන වගන්තියට අනුව, ව්‍යාපෘති කටයුතු සඳහා වෙනම ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයක් ස්ථාපිත කර තිබිය යුතු අතර, 2019 මාර්තු 15 දිනැති අංක 01/2019 දරන කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛයට අනුව කාර්ය මණ්ඩලයේ වැටුප් තීරණය කළ යුතුව තිබුණි. සේවක සේවිකාවන් සඳහා අනුමැතිය කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලබා ගත යුතුව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අදාළ අනුමැතිය ලබා නොගෙන ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය පිහිටුවීමකින් තොරව රුපියල් මිලියන 25.4 ක මුදලක් වැටුප ලෙස ගෙවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>චක්‍රලේඛ උපදෙස් වැරදි ලෙස අර්ථ දැක්වීම සහ අවිධිමත් ලෙස වැටුප් ගෙවීම.</p>	<p>කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ PMU හි අනුමැතියට අනුව ව්‍යාපෘතියේ සියලුම කාර්ය මණ්ඩලය බඳවාගෙන ගෙවා ඇති අතර කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛ අංක 01/2019 අනුව ස්ථාපිත කර ඇත.</p>	<p>ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම්වල විෂය පථය සමාලෝචනය කර චක්‍රලේඛ උපදෙස් වලට අනුකූල විය යුතුය.</p>

3.5 පද්ධති සහ පාලන

<u>විගණන නිරීක්ෂණ</u>	<u>බලපෑම</u>	<u>කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම</u>	<u>විගණකගේ නිර්දේශය</u>
<p>ණය දෙන ආයතනය සමඟ ණය ගිවිසුම අත්සන් කිරීමට පෙර ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය බලධාරීන්ගේ අනුමැතිය ලබාගත යුතුවුවත් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව හා ශ්‍රී ලංකා රජය අතර ණය ගිවිසුම අත්සන් කළ දින සිට මාස 10 ක ප්‍රමාදයකින් ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.</p>	<p>පාලන ක්‍රියා පටිපාටිය දුර්වලයි.</p>	<p>REIP ව්‍යාපෘතිය යටතේ කෙරෙන සංවර්ධනයන් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් 2019 මැයි සහ ජූනි මාසවලදී NDP වෙනත් ඉල්ලීමක් කර ඇත.</p>	<p>පාලන ක්‍රියා පටිපාටිය ශක්තිමත් කළ යුතුය.</p>